

INTERNACIA FERVOJISTO

1993.3

ĈINA JUNULARA ESPERANTO-ASOCIO
ĈINA FERVOJISTA ESPERANTO-ASOCIO

Redaktora babilo

La ĉijara IFEF-kongreso okazos en junio, do malpli frue ol ordinare. Tio donus al la redaktoro pli da trankvilo dum la laboro pri n-ro 3, kiu ŝe eble atingu la legantojn antaŭkongrese. Ĉu vi, leganto, konas la situacion, ke disponeblas pli da tempo ol la kutima, kaj ke la rezulto estas sama aŭ eĉ pli da streĉo fine de la laboro? Mi spertis!

Pro tio mi petas vin akcepti tiun ĉi numeron kun sama aŭ plia indulgo ol la ĝisnuna.

Nepre legu ... ĉion, sed urĝas legi pri nia 45a IFK, pri la agadplano de IFEF kaj pri la kongrespropono de la estraro, ĉar ili ĉiuj rilatas al la kongresa laboro. Poste vi povos trankvile kaj zorge encerbigi la ceteran materialon.

Listo de 'Esperantaj kongresoj kaj internaciaj renkontiĝoj 1993' aperis en Heroldo de Esperanto. La listo ampleksas 243 aranĝojn, kio estas nombro, kiun ni kun fiero povas komuniki al tiuj skeptikuloj, kiuj opinias la Esperanto-movadon sensignifa aŭ eĉ ridinda. Kompreneble ne temas pri fervojistaj aranĝoj, sed mi juĝas, ke en pli ol duono da ili partoprenis/os fervojisto-esperantisto. Postulato, jes sed ĝojiga, se vero.

Bonan someron nordhemisfere kaj agrablan partoprenon en esperantistaj renkontiĝoj.

Red



Jaromir Řebiček

Nia jubileanto.

Kun ĝojo mi skribas ĉi tiujn liniojn anoncante al vasta fervojista-esperantista publiko, ke la 20an de marto ĉijare festis sian 85jaraĝon honora membro de IFEF Inĝ. Jaromir ŘEBIČEK (CZ).

Sinjoro Inĝ. Řebiček dum sia multjara aktivado por la esperanta-fervojista movado reprezentas modestan kaj diligentan esperantiston, kiu neforgeseble skribas sian nomon en la historion de la movado. Kaj ankoraŭ nun, kiam ajn ebligas tion lia sanstato, li helpas al Terminara komisiono de Fervojista sekcio de Ĉeĥa Esperanto-Asocio kun kontrolo de fakaj terminoj por preparo de eldono de ĉeĥa - esperanta fervojista terminaro.

Mi deziras al li okaze de lia naskiĝdatreveno multe da sano kaj kontenteco.

Ladislav Kovař

Al la bondeziroj IFEF tutkore alkroĉiĝas. Red

Frontpaĝo: Partoprenintoj de la fondkunveno de ĉina fervojista Esperanto-Asocio

Enhavo:



45a Kongreso de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEF)

6a-12a de junio 1993 en CERVIA, Italio

Adreso: 45a IFEF-kongreso, Via de' Poeti 5/2, I-40124 Bologna

Poŝtkonto: 19336403, IFEA, Via de' Poeti 5/2, I-40124 Bologna

Bankkonto: 31308, IFEA ĉe BNC, Bologna - Stazione Centrale

Se vi atente legis la antaŭajn numerojn de IF (kaj kiu kuraĝas konfesi, ke ne?), vi jam scias multon pri nia 45a.

Pri la programo ni tamen malkovris tre malmulton. Jen tre provizora programo:

Sabate la 5an rajtas alveni kongresanoj, kaj ili estas akceptataj kaj okazas gazetara konferenco.

Dimanĉe la 6an alvenas la plej multaj, funkcias Libro-Servo, LKK kunvenas kun estraro, kaj vespere okazas Interkona Vespero.

Lunde la 7an post Ekumena Diservo okazas la Solena Malfermo de la kongreso, komuna fotado, evt uniform-parado, kaj publika manifestacio.

Posttagmezo unu-du kunvenoj kaj vespere la Internacia Balo.

Marde la 8an nepublika komitatkunsido kaj duontaga ekskurso A (al Ravenna) kaj vespere koncerto.

Merkrede la 9an la plenkunsido de la komitato, kiun ĉiuj IFEF-membroj ne nur rajtas ĉeesti, sed eĉ estu instigitaj ĉeesti, ĉar dum tiu kunsido oni raportas, diskutas, proponas, decidas ktp pri la ampleksa kompleto, kiun konsistigas la IFEF-agado.

Posttagmeze faka prelego kaj komisionaj kunsidoj. Distra vespero malstreĉigas.

Ĵaŭde la 10an la tuttaga ekskurso B (al Faenza - Brisighella). Post reveno al la kongresurbo okazas kunveno "Urbo - Fervojo - Esperanto".

Vendrede la 11an pliaj komisionaj kunsidoj, la 46a IFK prezentas sin, pliaj fakaj prelegoj kaj aktualaĵoj, forumo "Movadaj Aferoj", kaj Folklora Vespero.

Sabate la 12an lastaj kunsidoj kaj duontaga ekskurso C (al Gradara). Kongresfermo kaj adiaŭa vespero.

Dimanĉe la 13an ĝis marde la 15an okazas por tiuj feliĉuloj, kiuj havas sufiĉe da feriotagoj, mono kaj forto, tritaga Postkongreso kun restado en Cervia - eĉ en sama hotelo - kaj kun tri interesaj ekskursoj. Sed pri tio vi ja jam estas plene informitaj, ĉar vi atente legis ...!

Poŝtaĵoj

Speciala poŝta stampo estos uzita en la kongreso. Jen ne tro perfekta represo de ĝia aspekto:



Krom tio la poŝtoficejo de Cervia dum 20 tagoj antaŭ kaj dum la kongreso uzos jenan stampon sur ĉiuj poŝtaĵoj:



■

Agadplano

Dum la 44a IFK en Münster la laborgrupo pri laborplano, konsistanta el prezidanto, kasisto kaj redaktoro de IFEF, promesis prezenti skizon aŭ proponon de agadplano kadre de la laborplano.

La prezidanto ellaboris la ĉi-suban proponon, kiun aprobis la laborgrupo kaj eĉ la IFEF-estraro kiel bazon de plua diskuto kaj trakto.

Ni jen prezentas la proponon al la IFEF-membraro. Bonvolu atente legi kaj formi vian starpunkton, por ke ni dum la 45a IFK en Cervia havu fruktodonan diskuton pri la ideo kiel tutaĵo, kaj pri la detaloj de la enhavo.

Agadplano. Propono.

IFEF havas bonan laborplanon, kiu sufiĉe detale skizas la devojn kaj labortaskojn de la centraj organoj de la federacio, de la landaj asocioj kaj de iliaj lokaj grupoj kaj fine de la komisionoj kaj komisiitoj. Tiu plano estas taŭga helpilo por ĉiuj niaj instancoj kaj montras la ĝeneralajn trajtojn de nia aktiveco sur la diversaj laborkampoj.

Sed la plano estas ĝenerala kaj sen dinamiko. Ĝi ne entenas konkretajn celojn por difinitaj tempoperiodoj. Bone ĝi priskribas la laborkampojn de nia organizo, sed ĝi ne kvante indikas per ciferoj, kion la organizo planas atingi dum ekzemple la venonta jaro. Tial ĝi ankaŭ ne estas instigilo, kiu devigas la instancojn kaj la opajn funkciulojn de nia federacio kaj ĝiaj landaj asocioj aktive kaj celtrafe labori por plenumi antaŭe fiksitajn konkretajn celojn. Laŭ la opinio de la estraro IFEF bezonas tian instigilon kaj tial proponas enkonduki formon de la regadsistemo nomita **celregado**.

Celregado estas gvidmetodo, kiun utiligas multaj entreprenoj kaj ankaŭ organizoj por plibonigi siajn rezultojn. La principo de celregado estas fiksi konkretajn celojn por la aktiveco por difinita tempoperiodo, validajn por la tuta organizo aŭ por partoj aŭ sekcioj de ĝi. Ofte temas pri ekonomiaj celoj aŭ pri celoj por produktadkvanto, sed la sistemo povas esti aplikita por ĉiuj specoj da celoj, kiuj iel estas kvanteblaj. Aktualaj tempoperiodoj povas esti ekzemple semajno, monato, duonjaro, jaro. Ofte oni elektas jaron, ĉar tiam estas facile ligi la celfiksadon al budĝeto.

Dua kaj same grava parto de la metodo estas kurante kompari la rezultojn, atingitajn dum periodo, kun la celoj fiksitaj por la sama periodo. Per tiu konstanta kontrolo de la rezultoj de la aktiveco la respondeculoj ĉiam povas scii, kiel funkcias la entrepreno aŭ la organizo. Se la rezultoj ne estas kontentigaj kaj laŭ la planoj, la gvidantoj tuj devas fari la necesajn streĉojn por efikigi la laboraktivecon, tiel ke la celoj povas esti atingitaj. Per tia konstanta fokusado al la celoj, la gvidantoj estas devigataj streĉe labori por plenumi siajn promesitajn celojn.

Multaj entreprenoj kaj organizoj enkondukis tian sistemon kun sukceso. La estraro tial proponas ke IFEF kiel provo apliku simplan formon de celregado. Per tio ni esperas firmigi la gvidadon de la opaj landaj asocioj kaj de IFEF ĝenerale. La landaj asocioj mem devas decidi ĉu ili deziras praktiki ĝin por siaj lokaj grupoj kaj kluboj.

La estraro proponas enkondukon de la sistemo ek de 1994. Ni opinias ke estas praktike ligi ĝin al la nuna raportsistemo. Fine de 1993 la landaj asocioj ellaboros planojn kaj fiksos celojn por 1994. La celciferoj por 1994 estos raportitaj al IFEF kiel parto de la raporto pri 1993. Surbaze de la planoj de la landaj asocioj la vicprezidanto ellaboros totalan planon por IFEF kaj prezentos ĝin por traktado dum la venonta kongreso.

Raporton pri rezultoj atingitaj la landaj asocioj prezentos al IFEF en la raporto pri 1994 kaj samtempe enmetos celojn por 1995. Se la spertoj je tiu tempopunkto estos kontentigaj ni daŭrigos laŭ la sama sistemo.

Ni proponas ke ni dum la provperiodo planu kaj fiksu la celojn por jenaj aktivecoj:

Membronombro
Nombro de jaraj paĝoj de la landa organo
Nombro de elsendotaj broŝuroj
Nombro de elsendotaj afiŝoj
Nombro de prelegoj prezentotaj
Nombro de ekspozicioj montrotaj
Nombro de estrarkunvenoj
Nombro de membrokunvenoj kaj aliaj aranĝoj por membroj
Nombro de kursoj aranĝotaj. Supozota nombro de lernantoj
Budĝeto. Enspezoj atendotaj
Budĝeto. Elspezoj atendotaj
Budĝeto. Ekonomia rezulto

La intenco de tiu celfiksado estas aktivigi ĉiujn gvidantojn de nia federacio. La sistemo men ne kreas rezultojn, sed ĝi esperebla povos helpi la gvidantojn kompreni la gravecon de nelacigebla aktiveco. Dependas nur de ni mem, ĉu la metodo donos la rezultojn atendotajn.

Hamar, 24.02.1993
P. Engen

La estraro prezentas jenen **kongrespropnon**

Pro neeviteblaj kaŭzoj necesas kunigi Terminaran Komisionon kaj la Fake Aplikan Komisionon sub unueca gvidado. La nomo de la estonta komisiono estu "Faka Komisiono" (FK).

La gvidantaro konsistu el la gvidanto kaj po unu sekretario por terminaraj kaj fake aplikaj aferoj. Krome estu redaktoro de Terminara Kuriero. La FK estu konstituata en la unua laŭ kongresprogramo okazonta komisiona kunsido de la 45a IFK.

Komentario:
Ambaŭ komisionoj estas sen gvidantoj kaj momente komisie estas gvidataj.
- La gvidanto de TK, Dieter Hartig, pro sanecaj kaŭzoj ne plu povos plenumi tiun taskon.
- La gvidanto de FAK, d-ro Petro Chrdle, ne plu estas fervojisto.

Deklaris sin pretaj kvar kolegoj transpreni la necesajn oficojn, nome:
- kiel gvidanto d-ro József Halász (H),
- kiel sekretario por terminaraj aferoj d-ro Heinz Hoffmann (D),
- kiel sekretario por fakprelegaj aferoj inĝ Ladislav Kovař (CZ)
- kiel redaktoro de la Terminara Kuriero (TeKu) Dieter Hartig (D).

La elektoj okazu en la 45a IFK kaj validu ĝis la venonta laŭstatuta elektado.

Post la 45a IFK estos adaptataj la IFEF-statuto kaj la regularoj al la nova situacio.

Kaŭzigo por malfrua prezentado de tiu ĉi kongrespropono:

Ne eblis trovi definitivan solvon en la pasinta jaro, sekve ne eblis prezenti la kongresproponon antaŭ 31.12.1992. Aliflanke ekestus tre malagrablaj sekvoj, se oni prokrastus la pritrakton ĝis 1994. Tial la estraro prezentas ĝin nun laŭ paragrafo 22, al 2) kaj petas konsenton de la komitato.

Ĝenerala Asembleo

de UAIFR (la rumana sekcio de la Internacia Fervojista Federacio por Kulturo kaj Libertempo FISAIC) okazos kune kun la Jerkunveno de REFA la 17an-19an de septembro 1993 en BRAŜOV. Pri tiu vidu IF 1993.2 paĝon 29.

FERVOJA KORESPONDA SERVO
S-ro Germano GIMELLI, Via Creti 61,
I-40128 BOLOGNA, Italio.
Se vi deziras utiligi la servon, bonvolu indiki viajn nomon, aĝon, adreson, en kiuj landoj vi deziras korespondant(in)on, kaj pri kiaj temoj ktp.

Listo de fakaj prelegoj kolektitaj per Fake Aplika Komisiono

1. La mekanikigo de la pecaĵmanipulado.
   J.J.Labordus,
   1966, FP - 18a IFEF-kongreso Utrecht.
2. Skribaj ordonoj al trajnoj kaj substituaj metodoj.
   J. Giessner,
   1967, FP - 19a IFEF-kongreso Fulda.
3. Modernigo de Jugoslavaj Fervojoj.
   Ing. L.Šekereš,
   1971, FP - 23a IFEF-kongreso Maribor.
4. La Gothardo-fervojo.
   A.Eggermann,
   1972, FP - 24a IFEF-kongreso Lugano.
5. DSB kiel ŝipkompanio.
   G.Thuesen,
   1973, FP - 25a IFEF-kongreso Aarhus.
6. Integra transporto.
   Ing. L.Sekereš,
   1973.
7. Evoluado de R.E.N.F.E. dum la lasta jardeko.
   J.Anglada Prior,
   1974, FP - 26a IFEF-kongreso Tarragona.
8. Aŭtomobil-Transportado tra la fervoja tunelo inter Salzburg kaj Karintio.
   Dipl.Ing. F.Tschom,
   1975, FP - 27a IFEF-kongreso Villach.
9. La sveda ercofervojo.
   1976, FP - 28a IFEF-kongreso Skellefteå.
   Laŭ SJ-materialo aranĝita de Yngve Forslund
10. La rekta fervojo inter Romo kaj Florenco.
    A.De Salvo,
    1978, FP - 30a IFEF-kongreso Romo.
11. Laboratorio por magneta tekniko.
    Ing. J.O.de Kat,
    1979.
12. Kombinita vartrafiko kaj rolo de specialaj entreprenoj.
    Mag. G.Sredić, Mag. N.G.Narvala,
    1979, FP - 31a IFEF-kongreso Turku.
13. Fervojoj en la basaj landoj.
    Ing. W.Meijnen,
    1980, FP - 32a IFEF-kongreso America (NL).
14. Trajno sen radoj.
    G.Ritterspach,
    1981, FP - 33a IFEF-kongreso Regensburg.
15. La estonto de la eŭropaj kaj ene la rolo de la hungaraj ŝtatfervojoj.
    I.Gulyás,
    1982, FP - 34a IFEF-kongreso Balatonfüred.
16. La rolo de la fervojo en la haveno de Zeebrugge.
    N.Vanspeybrouck,
    1983, FP - 35a IFEF-kongreso Ostende.
17. Eksterordinaraj transportoj.
    G.Thuesen,
    1985, FP - 37a IFEF-kongreso Vejle.
18. Internacia transporta merkato de facile pereemaj varoj - komuna aktiveco de eŭropaj fervojoj en kadro de societo Interfrigo.
    Mgr. G. Sredić,
    1986, FP - 38a IFEF-kongreso Skopje.
19. 50 jaroj de elektra trakcio en Polaj Ŝtataj Fervojoj.
    Ing. J.Fortúnski, tradukis K.Strzelecki,
    1987, FP - 39a IFEF-kongreso Katowice.
20. Rotterdam havos fervojan tunelon.
    Pinto,
    1988, FP - 73a Universala Kongreso, fervojista kunveno, Rotterdam.
21. Indikoj pri Hungaraj Ŝtatfervojoj (MÁV).
    1988.
22. Pri fervoja reto de grandrapidaj trajnoj al okcidento kaj sud-okcidento de Francio (TGV -Atlantika).
    1988, FP - 40a IFEF-kongreso.

23. Ĉu unutrakiĝi dutrakajn liniojn.
Ing. L.Sekereš,
1988, FP - okaze de seminario 25 jaroj de Esplorinstituto de ČSD, Pardubice.
24. Kelkaj demandoj pri movadgeometrio de la fervojo.
Ing. J.Halász,
1988, FP - okaze de seminario 25 jaroj de Esplorinstituto de ČSD, Pardubice.
25. Magnete svebanta inerci-rado por la konservo kaj reuzo de la brems-energio en trajnoj.
J.O.de Kat,
1988, FP - okaze de seminario 25 jaroj de Esplorinstituto de ČSD, Pardubice.
26. Fervojo kiel komunikilo je sojlo de la XXI jarcento.
Mgr. G.Srdić,
1988, artikolo en gazeto Železnice 10/1988.
27. Esperanto - lingvo de la natursciencoj kaj tekniko 1887-1986
D-ro O.Haszpra, G.Felsö. D-ro D.Blanke.
1988, Rotterdam, Esperanto - Dokumentoj 25E.
28. 150a datreveno de la fervoja trafiko sur teritorio de Ĉeĥoslovakio.
Tomišek J., Ing. J.Černý,
1988.
29. Projekto pri fervoja kunligo per internacia ŝpuro inter Francio kaj Barcelono.
A.L.Pita, M.T.Calvet, M.A.D.Lozano, tradukis M.G.Cots
1989, FP - 41a IFEF-kongreso Salou.
30. Inaŭguro Salou.
J.Giessner,
1989, 41a IFEF-kongreso Salou.
31. Unuiĝitaj la konteneraj terminaloj sur la retoj de Jugoslaviaj fervojoj.
Ing. L.Sekereš,
1989.
32. La S-fervojo de Zürich.
E.Glättli,
1989.
33. La centra stacio de Oslo.
B.Holos, tradukis P.J.Krogstie, P.Engen,
1990, FP - 42a IFEF-kongreso Hamar.
34. Trafiko.
W.Bormann,
1992, studmaterialo por kurso dum la 11a SUS de la Akademio Internacia de la Sciencoj.

En Česká Třebová 11.3.1993
Kompilis Ing. Kovař L.

- - -

La listo estas komenciĝo de registrado, kaj ĝi komprenebie neniel estas kompleta. Bonvolu vi, kiu posedas aŭ priscias kromajn prelegojn, informi al inĝ Kovař kaj - se eble - sendi 2 ekzpl al inĝ KOVAŘ L, Grégova 44, CZ-560 03 Česká Třebová, Ĉeĥio. De tempo al tempo ni en IF aperigos kompletigajn listojn. ■

Cigna kanto de vaporo en Pollando?

Germana vojaĝagentejo IGE organizas dum la tagoj 1a ĝis 9a de majo 1993 ekskurson al Polaj Fervojoj kunligita kun veturoj de specialaj trajnoj kun vaporlokomotivoj en la ĉirkaŭa regiono de Wolsztyn apud Poznań.

Prezentos sin tie vaporaj lokomotivoj de tipoj Ok1, Ok22, O1 49, Tkt48, Ty2, Ty42, Ty3, Ty45, Ty51 kaj Pt47, do la lastaj regule trakciantaj vaporaj lokomotivoj en Eŭropo. Apud la tradiciaj veturoj al Sulechow, Nowa Sola kaj Grodzisko oni renovigos vaporan trakcion sur la linio Leszno - Zbaszynek kaj Wolsztyn - Poznań kaj elveturos ankaŭ vartrajnoj (al Gubin). Partoprenkotizo por fotografistoj estas po 80 DEM tage. Grava estas la informo de PKP, laŭ kiu oni preparas ek de la nova fervoja horaro 1993 sur la linioj, kie trakcias lokomotivoj el lokomotivdeponejo Wolsztyn fini regulan vaportrakciadon.

J.Tomišek

Enorma fervoja konstruado transjarcenta

La konstrua projekto de fervojo dum la oka kvinjara plano estis dicidita

La fervoja konstruado de Ĉinio dum la Oka Kvin-jara Plano (OKP) estas enorma konstruado. Dum la periodo de OKP Ĉinio konstruos du-trakajn liniojn je 3600 km, elektrizitajn liniojn je 5600 km, kaj konstruos nov-liniojn je 6100 km. Totale en la fino de OKP, la fervoja reto disvastiĝos ĉirkaŭ al 60.000 km. La frajta kvanto en jaro 2000 atingos 19 cent milionojn da tunoj.

La konstruado disvolvos ĉirkaŭ jenaj 6 grandaj transirejoj:

1. Fort-plene konstruu la Nord-sudan Transirejon por ligi la sudan ekonomi-evoluintan distrikton kun la landinterno. La ĉefa linio estas de Pekino ĝis Kowlon (proksime al Hongkong) tra Hebei Provinco, Shandong Provinco, Henan Provinco, Hubei Provinco, Jiangxi Provinco kaj Guangdong Provinco = entute 7 provincoj. La longeco estas 2360 km, kaj ĝi malfermiĝos al trafiko en la jaro 1997. Samtempe konstruiĝas parto de tiu linio en kvazaŭ-grandrapida sekcio, de Guangshou al Shenzhen, kio finiĝos en la fino de 1995. (La kvazaŭ-grandrapido estas 160 km/h). Dum la tempo ankaŭ fariĝos la antaŭlaboro por konstrui grandrapidan fervojon. Krome akceliĝos la konstruado de elektrizo de Beijing-Guangzhou linio.

2. Fort-plene konstruu la Nord-okcidentan Transirejon por malfermi la Novan Azi-Eŭropan Ponton.

La ĉefaj linioj estas Baoji – Zhongwei-linio kaj dutraka linio de Lanzhou ĝis Xinjiang. Ni klopodos plenumi la taskon je la fino de 1995, por kreskigi la kapablon de la trans-



porto de petrolo kaj karbo kaj salo en nord-okcidenta Ĉinio.

Ni ankaŭ reformos la Baotoŭ - Lanzhou kaj Qinghai - Tibeto liniojn.

3. Fort-plene akcelu la konstruadon por karbo-transport-transirejojn. Tiu estas por kreskigi la transportkapablon de karbo el Shanxi Provinco, Shaanxi Provinco, kaj Interna Mongolio. Tiuĉi konstruado inkluzivas la dua-perioda konstruado de Datong - Qinhuangdao kaj Houma - Yeshan elektrizitajn liniojn. Akcelu la fervoj-konstruadon de Jining-Tongliao kaj Zhunger-Datong linio en Interna Mongolio.

4. Fort-plene konstruu Nord-orientan Fervojon, kaj akcelu la ekonomian evoluon de tiuĉi distrikto.

La ĉefaj projektoj estas la konstruado de Harbin-Manghauli dutrak-linio, kaj Qinhuangdao-Ŝhenyang linio. Ankaŭ estas la reformado de Harbin-Dalian linio. La grava projekto ankaŭ estas la centra stacio de Harbin urbo.

5. Fort-plene rapidigu fervoj-konstruadon en Sud-okcidenta Ĉinio, kontentigi la bezonon pri la ekspluato de mineraloj kaj prosperi ekonomion en Sud-okcidento.

La ĉefa estas la norda transirejo por eniri Sichuan Provinco. Rapidigu la konstruadon de fervoj-linioj, kiuj estas Daxian-Chengdu linio, Nanning-Kunming linio kaj Neijiang-Kunming linioj. Plenumu la elektrizon de Chengdu-Kunming linio, Hunan-Guizhou linio kaj Sichuan-Guizhou linio.

6. Fort-plene bon-konstruu Orientan transirejon de Ĉinio, rapide plenumi la disvastiĝan strategion de ekonomio de marborda distrikto.

La ĉefaj estas la konstruado de dutrakaj linioj kiel Shanghau-Hangzhou, Zhejiang-Jiangxi, Huainan (sudo de Anhui Provinco) kaj Xuzhou-Lianyungang. Ĝi ankaŭ estas la elektrizo de Yingtan-Xiamen linio, kaj la konstruado de novlinioj, kiel Xinqi-Chang-Xing-Hengfeng-Nanping. Samtempe bonfari la konstruadon de Beijing Okcidenta stacio kaj ĉefaj stacioj en Hefei urbo, Fuyang urbo en Anhui Provinco kaj plej granda ĉefstacio Xuzhou en Jiangsu Provinco.

(El Fervojista Esperantisto n-ro 1993.1 (T-31)

Italaj rapidtrajnoj

Elektraj unuoj de la italaj fervojoj kun pendola vagonkesto ETR 450 "Pendolino" estas uzataj trafikcele en la plej luksaj trajnoj. Al la plej konataj apartenas ekspresttrajnoj InterCity kun nomoj Botticelli, Carracci, Giotto, Guido Reni kaj Veronese. La unuoj Pendolino havas vagonojn de la 1a klaso kaj la pasaĝeroj devas pagi kroman plipagon.

Alia luksa trajno estas nomata laŭ historie konata vojaĝanto-esploristo Marco Polo. Ĝi konsistas el lokomotivo, ok unuaklasaj vagonoj kaj restoracia vagono. Tri luksaj vagonoj trakcias el Romo al havenurbo Triesto, du vagonoj finas en Udine kaj tri vagonoj daŭrigas el Bolonjo al la norditala Bolzano.

Diference de iuj alilandaj ekspresttrajnoj la italaj rapidtrajnoj InterCity havas pli multajn unuaklasajn vagonojn. Laŭ longo de la trajno oni povas trovi ĝis 5 unuaklasajn vagonojn, memkompreneble troviĝas restoracia vagono aŭ almenaŭ vagono kun bufeda parto. Oni povas trovi trakciantaj ankaŭ kelkajn tipojn de la plej malnovaj elektraj unuoj, kiuj eĉ nuntempe trakcias per maksimuma rapido 160 km/h.

Sur la ĉefaj linioj pasaĝertrajnoj trafikas plejparte en intervalo unu aŭ du horoj kaj plimulto de la longdistancaj pasaĝertrajnoj estas proporcie pli multe uzata de la pasaĝeroj ol en iuj aliaj eŭropaj landoj.

Esperantigis J.Tomišek

Recenzo

Dr. Werner Bormann: **La merkato de trafikservoj** (kun subtitolo: Priskribo de la trafiko). 72paĝa kajero de formato A 5. Eldonita de la aŭtoro en Hamburg 1992. Prezo 5,– germanaj markoj.

Dr. Werner Bormann, docento ĉe Akademio Internacia de la Sciencoj San Marino kaj konata spertulo en la fako de ekonomiko kun multjaraj personaj spertoj pri trafiksistemoj precipe en la regiono de Hamburgo estas certe la plej kompetenta persono por verki la prezentatan komparan analizon de la diversspecaj trafiksistemoj. La verkon li skribis kiel bazon por sia kurso dum Sanmarinaj Universitataj sesioj, esencan parton prezentis la aŭtoro ankaŭ en la formo de faka prelego dum 44a IFEF-kongreso en Münster 1992.

En la verko la aŭtoro klarigas tri eblajn vojojn, kiuj povas esti uzataj por venko super la nuntempaj malfacilaĵoj en trafiko ĝenerale: intervenismo, tipa por planekonomio, subvenciado kaj esenca ŝanĝo de la strukturpolitiko kun apliko de la merkatekonomio. Post multaj ekzemploj de diversspecaj trafikrimedoj li klarigas principon de la merkatorientita modelo, postulojn en la trafikmerkato (komprenu postulojn de la trafikaj klientoj), proponadon en la trafika sistemo (komprenu proponojn de produktantoj de la trafikteknologio kaj trafikkompanioj kiel duan flankon de la merkatsistemo) kaj priskribo de diversspecaj streboj plenumi la merkatbezonojn, li finfine priskribas merkatinfluan trafikpolitikon kiel unuunuran racian solvon de la nuntempa krizo en trafikaj sistemoj, kun ekzemplo de Germanio kaj aludo pri Eŭropa trafikpolitiko.

La verko estas skribita en senriproĉa stilo, sur faka nivelo, tamen bone komprenebla por la legantoj. Laŭ mi unuunura manko de la verko estas malkongruo de la cititaj fontoj en la teksto mem (nur en Esperanta traduko de la titolo) kaj en la listo de literaturo fine de la verko (en originalo), kiu komplikas orientiĝon en la fontoj.

Resume eblas diri, ke la verko estas brila donaco al ĉiuj legantoj, kiuj volas en konciza, tamen integra kaj kompleta formo ekkoni problemojn en trafika planado, precipe ĝiajn ekonomiajn flankojn kaj vojojn al ilia solvado.

Petro Chrdle

Nova fervoja terminaro de MÁV

Interesan kaj nekutiman trivoluman fervojan terminaron eldonis Hungaraj Ŝtatfervojoj. La nekutimecon signifas tio, ke la terminaro estas trilingva, kiun oni povas uzi kiel tri diversajn vortarojn.

La elektitaj lingvoj estas hungara-hispana-germana. La eldonon de la terminaro kaŭzis, ke ekde 1993 Hungaraj Ŝtatfervojoj intencas aĉeti novajn lukse konstruitajn pasaĝervagonojn el Hispanio, kiuj taŭgas por internacia trafiko kaj granda rapido (200 km/h).

Por eviti la lingvajn problemojn kaj miskomprenojn inter la kontraktantoj oni konsentis elekti kiel peran lingvon la germanan. Tiu ĉi lingvo estos uzata dum la pritraktadoj, okaze de projektado, konstruado kaj transpreno, de

MAGYAR ÁLLAMVASUTAK

LEXIQUE GÉNÉRAL DES TERMES FERROVIAIRES

Magyar-német-spanyol

Espanol-Alemán-Húngaro

Deutsch-Spanisch-Ungarisch

Budapest

1993

1. Titolpaĝo de la trilingva terminaro

vagonoj. La bazan vorttrezoron de terminaro donas LG-IV', kiu estis eldonita en 1988.

La kompilo de la terminaro okazis per komputilaj metodoj. En Generaldirekcio de Hungaraj Ŝtatfervojoj ekde tri jaroj funkcias terminara programo, kiun oni povas apliki per helpo de komputiloj IBM. La fervojajn fakterminojn la programo enhavas en sep lingvoj, nome angle, germane, france, hispane, itale, hungare kaj esperante.

Rezulte de kunlaboro inter MÁV kaj UIC la terminara programo daŭre kreskas laŭ nombro kaj de fakesprimoj kaj de lingvoj. La redaktoro de la terminaro estas *Mihaly Zsolt*, tiu kolego kiu donis gravan helpon por la hungara landa sekcio de IFEF eldoni pasintjare la Nacilingvan Vortaron.

Espereble ĉi tiu terminaro rezulte servos la negocon inter MÁV kaj la hispanaj entreprenoj.

dr. Halász József

- 9 -

állítható ülés * Neigesitz <nm>;
verstellbarer Sitz <nm> * asiento
<nm> reclinable
állító és Üzemirányító központ
(állomási) * Betriebssteuerzentrale
<nf> * puesto <nm> de mando y de
regulación
állítóemeltyű * Reglerhebel <nm>;
Regler <nm> * palanca <nf> de
regulador
állítóemeltyű állása és a hozzá
tartozó készülék egyeztetése
(biztosítóberendezés) * Überprüfung
<nf> auf Übereinstimmung zwischen
Stellhebel und zugehöriger
Sicherungsanlage * comprobación
<nf> de concordancia
állítókar * Übertragungsstange <nf>
zum Stellhebel; Umstellhebel <nm> *
biela <nf> motora
állítókar * Umkehrhebel <nm>;
Umstellhebel <nm>; Umsteuerhebel
<nm> * palanca <nf> de cambio de
marcha; palanca <nf> de inversión
de marcha
állítókar * Reglerhebel <nm>; Regler
<nm> * palanca <nf> de regulador
állítókészülék fékoldáshoz *
Umstellvorrichtung <nf> für den
Bremslösevorgang;
Umstellvorrichtung <nf> für den
lösevorgang * dispositivo <nm> para
cambiar el régimen del freno
állítóműszekrény * Schaltkasten
<nm>; Stellkasten <nm> * caja <nf>
de mando
állomány * Beschaffung <nf>;
Bevorratung <nf> *
aprovisionamiento <nm> (acción)
állomás * Bahnhof <nm> * estación
<nf>

állomási kezelési költ
Abfertigungskosten <p
Abfertigungsgebühren
gastos <nm,pl> de est
állomási kiszolgáltatá
Ablieferung <nf> am B
entrega <nf> en la es
állomási könyvesbolt *
Bahnhofsbuchhandlung
librería <nf> de esta
állomási létesítmény *
<nf> der Bahnhöfe;
Bahnhofsausrüstung <n
<nm> de las estacione
állomási névjegyzék *
Bahnhofsverzeichnis <
nomenclatura <nf> de
relación <nf> de esta
állomási óra * Bahnhof
reloj <nm> de servici
állomási pénztár * Bah
<nf> * caja <nf> de e
állomási segédberendez
Nebenanlagen <nf,pl>
* dependencias <nf,pl
estación
állomási terület fogla
Belegung <nf> von Gel
der Bahn * ocupación
terreno (en estación
állomási ügyeletes *
Aufsichtsbeamter <nm>
<nm> de estación; jef
állomási vágány * Bahn
* vía <nf> de estació
állomási vágányok fels
elválasztása *
Bahnhofsgleistrennung
seccionamiento <nm> d
estación
állomásirányítói közpo

2. Parto el la terminaro

Kasigo de veturprezo en trajno

Multnombraj stacioj eldonas jam de jaroj biletojn, kies indikojn presigas komputilo. La trajnakompanisto kontraŭe laboras kiel antaŭ jarcento. Kaze de poste enkasigenda veturprezo la trajnakompanisto bezonas ampleksan tarifmaterialon, kies indikojn li manskribas en kuponon. Iom pli facila estas la eldono de kuponoj el biletkajero.

Por plirapidigi tiun ofte temporaban proceduron, la germanaj fervojoj (DB kaj DR) ekzamenas depost 1990 la bileteldonadon en trajno per komputilo. Prototipo de tia Mobila Terminalo (MT) ekzistas nun kaj estas prove uzata de kelkaj trajnakompanistoj. Tiu MT devas plenumi diversajn kriteriojn, ekzemple la sekvajn:

- ĉiuj 8000 tarifpunktoj de la DB/DR-fervojreto devas esti entenataj en elektrona registro;
- ĉiuj fervojaj DB/DR-rabatoj estu aplikeblaj;
- la terminalo devas eldoni nefalsigeblajn biletojn kaj certigi kontreguladon surbaze de registritaj datenoj;
- trajnakompanisto devas kunporti la MT senĝene kaj facile manipuli ĝin.

La MT pezas 1080 gramojn kaj mezuras 34 x 11,5 cm. Unu akumulatoro kapablas presigi maksimume 400 biletojn. Kiamaniere la trajnakompanisto manipulas ĝin? Li tuŝas per butonoj la komencajn literojn de la ekvojaĝa respektive destina stacioj krome la biletserion, ekzemple rabaton aŭ suplementon. MT bezonas nur kelkajn sekundojn por serĉi distancon kaj prezon. La kapacito de MT taŭgas ankaŭ por eventualaj postaj taskoj. Oni pensas pri elektrona legado de magnetstrioj, prilaborado de ĉipkartoj aŭ senvalorigo de biletoj. Jam nun la liveritaj datenoj de la uzataj MT-prototipoj estas transferataj al la centra komputilo por analizi la rezultojn pri kasigo de veturprezoj en certaj trajnoj.

Kompil. el "Blickpunkt Bahn 2/93"
de Wilhelm Barnickel (D)

Turistoj, ekskursemuloj, ĉiuj bonhumuruloj, bonvolu legi!

Turismaj tagoj TUTA'93, kiuj ĉijare okazos jam 15an (jes, vi bone legas, jam dekkvinan) fojon, komenciĝos dimanĉon la 1an de aŭgusto 1993 kaj daŭros ĝis la 7a de aŭgusto. Organizas ilin anoj de E-klubo en nordslovakia urbo Žilina [Ĵilina] kunlabore kun la estraro de Fervojista sekcio ĉe Slovakia E-asocio.

Por la tuta semajno estas preparataj ne nur turismaj ekskursoj en grupoj A, B, C en Vrátna-valo kaj Súlov-rokaro, ne nur tuttaga busa ekskurso (ĉijare al groto en Demänová [Demenova]), ne nur riĉaj vesperaj programeroj, sed por tiuj, kiuj jam sentas esti lacaj por turismaj ekskursoj, eĉ ni preparas grupon D - busajn ekskursojn kun allogaj celoj.

Nun ni fin-fine povis krei ankaŭ prezon de la aranĝaĵo - vi scias, ke en lasta tempo okazis en nia ekonomio multaj ŝanĝoj. La partoprenkotizo enhavas tranoktadon, ekskursojn, vesperajn programojn kaj organizajn elspezojn. Oni povas elekti inter turisma ebleco en studenta hejmo aŭ hotelo, kie la ĉambroj enhavas necesejon kaj bankuvon aŭ duŝon. Krome oni povas mendi manĝon: tiuj, kiuj loĝos en hotelo, manĝos tie, aliaj en restoracio proksime de la studenta hejmo. La partoprenkotizon malplialtigitan je antaŭpago 50 DEM, kaj manĝon vi pagos surloke.

Memkompreneble, por allogi ankaŭ turistojn el iamaj socialismaj landoj, ni kreis por ili malpli altan prezon. Kaj male, por tiuj, kiuj ĝuos busajn tuttagajn ekskursojn, ni devis krei busan alpagon. Por instigi E-parolantojn lerni Esperanton ni postulas de ili lingvan alpagon. Se ili lernos nian lingvon, en venonta jaro ili ne plu devos ĝin pagi!

Ni estas esperantistoj, do ni esperas, ke tiujn ĉi prezojn ni ne devos plialtigi. Tamen ni devas lasi al ni la rajton plialtigi ilin en kazo de financaj ŝanĝoj en nia ŝtato. Pro tio ni ankaŭ donas la prezojn en germanaj markoj (DEM), kiu tamen estas pli stabila valuto ol ĉeĥoslovaka aŭ slovaka krono. Memkompreneble, tiuj, kiuj ne volos pagi en valuto, povos pagi en kronoj, ĉar la prezojn en DEM ni trakalkulos laŭ la valida kurzo surloke.

- - - - - - - -

	Partoprenkotizo - DEM	Manĝo - DEM
Eksterlandanoj loĝontaj en hotelo	260	140
Eksterlandanoj loĝontaj en studenta hejmo	160	80
Reformitaj landoj (BG, EUS, HR, PL, RO, SLO)	90	40
Anoj de SEA kaj ĈEA	75	35
Busa alpago por grupo D	50	
Lingva alpago por E-neparolantoj	10	

La antaŭpagon 50 DEM, kiu ne estas repagebla, bonvolu sendi al jena konto:
ČSOB (Československá obchodná banka) Žilina, Ing. Magdaléna Feifičová, TOM 25/5, 010 01 ŽILINA, kontonumero 40934040. Se vi havas problemojn kun antaŭpago, bv. interkonsenti kun la organizantoj. Kiuj partoprenos la IFEF-kongreson en Cervia, povos antaŭpagi rekte tie ĉe mi.

Mi pensas, ke ĉion gravan vi jam scias, finlegante tiun ĉi invitilon. Se ankoraŭ io ne estas klara, bonvolu demandi perletere. Viajn demandojn kaj ĉefe viajn aliĝilojn, en kiuj vi menciu vian nomon, adreson, naskiĝjaron, mendojn kaj aliajn petojn, bonvolu sendi al jena adreso: Magdaléna FEIFIČOVÁ, TOM 25/5, SQ-010 01 ŽILINA, Slovakio. Se vi preferas telefoni, jen la telefonnumero: +42/89/34485 vespere, ĝis 22a horo. Ni traktos ĉiujn venontaj aliĝilojn, sed por plifaciligi al ni la laboron bonvolu sendi ilin ĝis la 15a de junio 1993.

Ni ĝojas ĝis revido kaj remarŝado!

■

Divido de ČSD

Depeŝo de la centra direktoro de Ĉeĥoslovakaj Ŝtataj Fervojoj de 28.12. 1992 oficiale anoncis al ĉiuj unuoj kaj al ĉiuj fervojistoj, ke per la leĝo de Federacio Asembleo de 16.12. 1992 oni decidis pri malapero de la ŝtata organizo Ĉeĥoslovakaj Ŝtataj Fervojoj ČSD kun valideco je dato 31.12.1992. Sekve per la leĝo de Ĉeĥa Nacia Konsilantaro de 20.12. 1992 oni decidis kun valideco de 1.1.1993 pri fondo de ŝtata organizo "České dráhy" (Ĉeĥaj Fervojoj) ČD kun sidejo en Prago. Ĉeĥaj Fervojoj estas posteulo de la ŝtata organizo Ĉeĥoslovakaj Ŝtataj Fervojoj, de kiu transiras ĉiuj rajtoj kaj devoj el juraj rilatoj en amplekso starigita de la leĝo pri malapero de la ŝtata organizo Ĉeĥoslovakaj Ŝtataj Fervojoj.

Sur la teritorio de Slovaka Respubliko aperis nova organizo "Železnice Slovenské Republiky" ŽSR (Fervojoj de Slovaka Respubliko). Veturilaro kaj alia havaĵo estis dividita inter ambaŭ ŝtataj fervojoj principe en proporcio 2 al 1.

Inter ambaŭ respublikoj oni fondis 20 landlimajn transirejojn. Sep el ili estas fervojaj: Čadca – Mosty u Jablunkova, Lúky pod Makytou – Horní Lideč, Horné Srnie – Vlárský průsmyk, Myjava – Vrbovce, Holíč – Hodonín, Kúty – Lanžhot kaj Skalica – Sudoměřice.

–JT–

Seminario pri trakpasejaj instalaĵoj.

En la tagoj 16a kaj 17a de marto 1993 okazis en Pardubice (CZ) seminario dediĉita al evoluo, nuntempa stato de produktado, ekspluatado kaj renovigo de trakpasejaj instalaĵoj en Ĉeĥa Respubliko. La seminarion organizis Sciencteknika klubo ĉe Administracio por sekurigado kaj komunikado en Pardubice sub protekto de direktoro por aŭtomatigo kaj energiprovizado de Ĝenerala direkcio de Ĉeĥaj fervojoj Inĝ. Matejka.

La seminarion partoprenis 136 fakuloj pri sekurigaj instalaĵoj je trakpasejoj de Ĉeĥa kaj Slovaka Respublikoj. Krom ili akceptis inviton prezenti siajn aktivadojn je ĉi tiu kampo ankaŭ eksterlandaj firmaoj: SIEMENS, SCHEIDT-BACHMAN kaj PINTSCH-BAMAG el Germanujo, ASEA BROWN BOVERI el Svedujo, ilia filinkompanio ABB-ZWUS el Pollando kaj reprezentanto de Trafikregion Nordjylland de Danaj Ŝtataj Fervojoj s-ro H.Hauge.

La riĉa programo konsistis el prelegoj prezentitaj en ĉeĥa, slovaka, germana, angla kaj pola lingvoj kaj en Esperanto. Ĝin uzis por sia prelego "Sekurigado de trakpasejoj ĉe Danaj Ŝtataj Fervojoj" s-ro Hauge kun rekta traduko en la ĉeĥan lingvon.

Ĉiuj prelegoj troviĝas ankaŭ en seminaria libro eldonita okaze de la konferenco.

Dum la seminario okazis viglaj diskutoj pri la fakaj aferoj – teknikaj aŭ ekspluatadtemantaj kaj eĉ pri uzo de Esperanto en la teknika areo. Kelkaj partoprenantoj aŭdis tie Esperanton unuan fojon kaj esprimis sian fortan surprizon pri ĝiaj eblecoj. La diskutado daŭris ankaŭ dum vespera neformala kunveno, kies fino estis ĝis frumatene.

Ladislav Kovař

Adresŝanĝo:

Nova adreso por korespondamikoj de Ladislav Láni:

U cukrovaru 12, CZ-78371 OLOMOUC,
Ĉeĥa Respubliko

Komuna kongreso

de la ĉeĥa kaj germana Esperanto-asocioj pentekoste 1993 en la ĉeha urbo **Karlovy Vary**.

Interesa kaj imitinda afero.

De niaj landaj asocioj

Oficiala fondiĝo de Ĉina Fervojista Esperanto-Asocio (ĈFEA)

En la 13a de marto okazis fond-kunveno de ĈFEA en Pekino. Ĝin ĉeestis fervojistaj esperantistoj de la urboj Huhhot, Tianjin, Pekino, Shenyang, Tonghua, Tangshan, Taiyuan kaj aliaj lokoj de Ĉinio. S-ro Zou Guoxiang, ĝenerala sekretario de Ĉina Esperanto-Ligo (ĈEL), solene malfermis la kunvenon kaj prezidis ĝin. S-ro Li Sen faris raporton pri agadoj de tiu-ĉi organizaĵo. ĈFEA, kiel registrita oficiale landa asocio, estas unu el la plej viglaj, aktivaj kaj influaj Esperanto-organizaĵoj en Ĉinio.

S-ro Li Sen estis elektita kiel ĝian prezidanton, s-roj Han Zuwu, Cheng Linjian kaj Liu Caisheng kiel ĝiajn vicprezidantojn. Respondeculoj de "EL POPOLA ĈINIO" kaj RADIO PEKINO faris gratul-paroladon en la kunveno. Gratulajn leterojn kaj telegramojn sendis s-ro Chen Yuan, prezidanto de Ĉina Esperanto-Ligo, kaj iuj Esperanto-asocioj de diversaj lokoj en Ĉinio.

La fondiĝo de Ĉina Fervojista Esperanto-Asocio (eks-Unuiĝo de Fervojistaj Esperanto-Grupoj) estas grava evento en la Esperanto-movado de Ĉinio kaj tra la mondo. ĈFEA certe akcelos la disvastigon de la fakaj agadoj, faros pli bonan kunlaboron kun IFEF, laboros pli energie ol iam por Esperanto-movado de la fervoja fako.

HAN ZUWU, vicprezidanto de ĈEFA

IFEF tutkore gratulas al niaj ĉinaj kolegoj pro ĉi tiu evento, kiu espereble signifos eĉ pli da vigla agado, cele al plifortigo de la pozicio de Esperanto ĉe la fervojoj. (red) ■

SAEF (Svisio)

En Luzern la 13an de marto 1993 okazis la ĝenerala kunveno de SAEF - samtage kaj samloke kiel tiu de Svisa Esperanto-Societo (SES).

Ĉeestis 11 membroj kaj 3 gastoj, 5 personoj senkulpiĝis. Ĉiuj traktaĵoj estis speditive pritraktitaj. La prezidanto de Svisa Esperanto-Societo, s-ro Gacond, kiu parte ĉeestis en nia kunveno, reliefigis niajn aktivecojn sur nacia kaj internacia kampoj.

La financa stato de SAEF estas sana. Pro denovaj plialtigoj ĉe PTT la afrankoj kaŭzas daŭre pli multekostan bultenon. 7 novaj membroj aliĝis en 1992 kaj 4 eksiĝis (unu pro morto). La aktuala stato nun montras 113 membrojn entute.

En 1992 okazis diversaj aranĝoj en nia rondo. Ekzemple la du tradiciaj pliperfektigaj renkontiĝoj. Ilin ni nun nomas GERI (Gaja Esperanto-Rondo Instruiteca). Pluraj el ni ĉeestis kunvenojn kaj distrajn aranĝojn de aliaj kluboj. Ni kunhelpis en la preparoj de la Skisemajno Hasliberg, kiu intertempe sukcese efektiviĝis.

Laŭ ni relative sukcespromesa afero estas nia intenco refoje kontakti la diversajn grupojn "Junges Forum SEV" (Junulara Forumo de Svisa Fervojista Sindikato). Ni tion faros en kunlaboro kun la nun tre aktiva klubo "Junularo Esperantista Svislanda" (JES). Tiamaniere laŭ nia opinio ni aspektas pli atrakciaj! Vintran anoncoserion pri nia kaseda kurso en la du fervojsindikataj gazetoj ni daŭrigos.

ge

Adresŝanĝo de informejo/aliĝejo:

37a jarkunveno de GEFA en urbo **Titisee (Nigra Arbaro)** 08.-10.10.1993 kun vizito en Katedralo St.Blasien.

Informoj kaj aliĝo ĉe:
Hans-Jürgen Riehn, R.-Dehmel-Str.3,
D-W-6700 LUDWIGSHAFEN.

Ni funebras

La 18an de marto 1993 en Basel mortis nia kara kolego Hermann SCHMUTZ en sia 98a vivojaro.

Ofte oni povis renkonti lin en fervojistaj kongresoj, pli frue kune kun sia edzino Jeanne. Ambaŭ estis tre fervoraj esperantistoj. La ĉiam gajan amikon – same kiel lian ĉarman edzinon – ni ne forgesos.

SAEF-estraro

Mortis sinjorino Elizabeth Burgler

En la revuo "Met Pensioen" mi legis komunikilon de la sekcio "Midden Limburg", ke mortis sinjorino Elizabeth Burgler-Jeszo. Kiu ankoraŭ memoras ŝin? Tamen ŝi meritas la dankon kaj respekton de nia fervojista Esperanto-movado. Kiu estis ŝi?

Elizabeth Burgler-Jeszo estis la edzino, ĉeĥa-devena, de Daniel Burgler, fervojisto en Amsterdam. Ambaŭ geedzoj estis bonaj Esperantistoj (kompreneble ĉar estis esperantista geedziĝo!). En la 15a IFEF-kongreso en majo 1963 (Stoke-on-Trent) D.Burgler elektiĝis kiel redaktoro de "La Internacia Fervojisto". Sed en averte, sur la strato survoje al la stacidomo, li svenis kaj mortis. Tre kuraĝe la edzino transprenis la redaktoran taskon. Legu en "Historio" (IFEF 1909-1984) sur paĝo 38: "Poste lia edzino E.Burgler-Jeszo savis la situacion por la sekvintaj jaroj". Kaj tiel estis: ŝi tre lojale kaj kompetente plenumis tiun taskon ĝis la 20a IFEF-kongreso en la jaro 1968 en Varna. En tiu kongreso la nederlandaj estraranoj eksiĝis.

Sinjorino Burgler translokiĝis al la provinco Limburg kaj ŝi forlasis la fervojistan Esperanto-movadon. Tamen ni nun ankoraŭfoje pensas respektplene pri ŝi.

Wim van Leeuwen

Honoron al la ĉiam bravaj kaj kuraĝaj virinoj, kiuj en kriza situacio scias transpreni la torĉon, kaj post plenumo de la tasko reiras en la anonimecon!

Red

Novaj poŝtkodoj en Germanio

Kun efiko de la **unua de julio** 1993 ne plu valoros en Germanio la ĝisnunaj kvarciferaj poŝtkodaj numeroj, al kiuj oni devis aldoni aŭ la literon O aŭ W.

La novaj kodoj havas kvin ciferojn, kaj oni ne plu aldonu iun alian literon ol nur la landan "D".

Jen sekvas la 4 novaj kodoj de la GEFA-estraranoj:

prez. Joachim Giessner, An der Nicolaischule 3, D-37412 Herzberg am Harz

vicpr. Otto Rösemann, Ringstr. 14 D, D-31698 Lindhorst

sekr. Hans-J. Riehn, Richard-Dehmel-Str.3 D-67061 Ludwigshafen (Rh)

ĝeneralaĵoj: Achim Meinel, Platz der Vereinten Nationen 31, D-10249 Berlin

Bv. noti la novajn kodnumerojn, sed ne uzu ilin antaŭ 1.7.!

Por interesuloj ni jen anoncas, ke Joachim Giessner nun havas faks-aparaton kun aŭtomata akcept-preteco kun numero +49-5521-7 33 13 (telefono kiel ĝis nun 5521-4586).

Fakdelegitoj de UEA

Laŭ la indekso pri fakdelegitoj en Jarlibro 1992 de UEA ekzistas 57 delegitoj pri fervojoj. Tio estas jam io, sed kolegoj – konsideru ĉu vi aŭ iu de vi konata estas potenciala kandidato por tia posteno.

Ju pli da fakdelegitoj ni povos starigi, des pli da atento ni ricevos de la Esperanto-publiko, kaj des pli da atento ricevos nia labordonanto, la fervojo. Ni devas ĉiam kaj ĉie manifestacii nian forton kaj niajn avantaĝojn. Do, ekagu! ■

INTERNACIA FERVOJIŜTO
1993.3
45a eldonjaro
Dumonata fervojfaka revuo en Esperanto kaj organo de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio.

Redakcio:
E Henning Olsen, Ådorupvej 182, DK-4700 Næstved.
Tel +45 53 72 73 77.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

Sekretario:
D-ro Romano Bolognesi, Via Misa 4, I-40139 Bologna.

Kasisto:
Henning Hauge, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev.

Dana poŝtĉekkonto:
1 25 80 36, IFEF, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev (pagante per poŝtĉekkonto el eksterlando aldonu 15 DKK por poŝtelspezoj).

Dana bankkonto:
7353-350550, Den Danske Bank, DK-9800 Hjørring (pagante per bankkonto aldonu 25 DKK por bankelspezoj).

Svisa bankkonto:
471-02, Thurgauische Kantonalbank, CH 8590 Romanshorn.

Svisa poŝtĉekkonto:
CH 85-4110-5 Frauenfeld, IFEF, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev.

Redaktofino por la venonta IF: 10.07.1993

Presejo:
Gefion Tryk Næstved A/S

Koncize el kelkaj eŭropaj fervojoj

Finnlando (VR). Inter Helsinki kaj St.Petersburg ekde 1992 trafikas nun finna trajno "Sibelius" (ĝis nun nur unu rusa trajno).

Nova sistemo "Duetto" por rezervado de lokoj kaj vendado de biletoj estis instalita en 1991 kaj plifortigita en 1992. Fine de 1992 laboris 241 tiaj mendejoj, el ili tri en Ruslando.

Oni decidis mendi novajn trajnojn de la tipo "Pendolino" por la grandrapida trafiko. La vagonkestoj de tiu trajnspeco aŭtomate kliniĝas en kurboj. Tio ebligos pli grandan rapidon (ĝis 30% da plimalaltigo de la vojaĝtempo), sen ke necesas investi multe da mono por ŝanĝi la infrastrukturon.

Svedio (SJ). La grandrapida trajno X2000 (tipo Pendolino) sukcese trafikas inter Stockholm kaj Göteborg (456 km), ĝi bezonas 2 horojn kaj 59 min. En ĝi ne ekzistas unua kaj dua klasoj, sed la veturprezo dependas de diversaj servoniveloj, ekz. kompleta manĝaĵo en la biletprezo.

Inter Stockholm kaj Luleå (1140 km) trafikas vagono kun kinejo, bone frekventita, 85% da vizitantoj estas sub 45 jaroj.

Norvegio (NSB). Konsiderinda plifortigo de la trafiko kun la kontinento: 1989 = al Germanio (DB) = 31000 t, de DB = 46000 t, en 1992 (ĝis aŭgusto) al DB = 83000 t, de DB 72000 t.

Nova elektra rapidtrajno (motorvagono, du mezaj kaj vagono kun kondukistejo) trafikas sur du ĉefaj linioj.

Danio (DSB). La granda akcepthalo de la ĉefstacidomo Kopenhago, kiu estas 81 jarojn aĝa, nun estas modernigita. Ĝi fine konsistos el 4 "konstruaĵoj" el vitro kaj ŝtalo, kiuj enhavos 25 vendejojn, kioskojn kaj restoraciojn.

Luksemburgio (CFL). Oni refunkciigis la linion inter Esch-sur-Alzette (L) kaj Audun-le-Tiche (F), por malŝarĝigi la ŝoseon inter la du diverslandaj lokoj, kie trafikas 13000 personaŭtomobiloj tage. La linio estis malfunkciigita en 1939 por persontrajnoj, en 1987 por vartrajnoj. La kostojn transprenas CFL.

Francio (SNCF). Oni diskutigas la projekton de tielnomata "relaŭtoŝoseo" inter Lille kaj Avignon. Ĝi antaŭvidas la konstruadon de 4 liniosekcioj kaj 5 stacioj en Lille, Paris, Dijon, Lyon kaj Avignon. Oni planas, ke ĉiujn 10 minutojn trafikos trajno 750 aŭ 1500 m longa, kiuj transportos nur kamionojn. Ĉiutage tio ebligus transporti 30000 kamionojn en ĉiu direkto, laŭ plano ekde la jaro 2000.

El "Die Deutsche Bahn" 2/93 Giessner